

**ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТА НА РАССЕЛЕНИЕ
НАСЕЛЕНИЯ БОЛЬШОГО БАКУ****С.НАГИЕВ***Бакинский Государственный Университет*
naqiyevsaleh@mail.ru

Статья посвящена изучению изменений в расчетной сети пригородной зоны Бакинского столичного региона в зависимости от меняющейся роли транспортного фактора. Различные типы поселений определяются как реагирующие на изменение транспортного фактора, особенно в последние годы.

Ключевые слова: расселение, пригородная зона, транспортный фактор.

Транспортный фактор является одним из важнейших элементов формирования системы расселения как через уровень транспортной освоенности территории, так и с учетом многообразия форм транспортной доступности и связности пространственных элементов территории. Ближнее доступ Большого Баку и его сектора подпадают под определение ареал сплошной освоенности территории. Однако современный уровень освоенности территории сформировался в течение длительного исторического периода. В течение нескольких веков и десятилетий XX века в целом выделяют несколько форм и стадий формирования и развитие пригородных зон крупных городов [7].

Влияние развития внегородского транспорта на расселение населения Бакинского региона можно разделить на следующие периоды:

- 1) морской (до развития гужевого перевозок в конце XVIII – начале XIX вв.);
- 2) гужево-морской (рост доли и роли гужевого транспорта при незначительном снижении морских грузоперевозок);
- 3) железнодорожно-водный (постепенный рост значения железнодорожного транспорта при снижении роли и доли как гужевого, так и морского транспорта (вторая половина XIX века – начало XX века);
- 4) железнодорожно-автомобильный (превалирующее значение пригородного железнодорожного транспорта при медленном возрастании автомобильного транспорта за счёт роста протяженности и качества автомобильных дорог общего пользования (середина – конец XX века);
- 5) автомобильно-железнодорожный (возрастание значения автомо-

бильного, включая автобусный, транспорта при снижении значения железнодорожного транспорта (конец XX – настоящее время).

До середины XIX века основные города – промышленные и ремесленные центры, а также большинство сельских населенных пунктов существовали вблизи Каспийского моря, либо на равнинах на наиболее плодородных почвах. Села Балаханы, Биби-Эйбат, Бинагади, Сабунчу, Раманы, Маштага, Пираллахы – основные центры расселения этого периода.

Начиная с 1883 года началась эксплуатация первых участков Баку-Тифлисской железной дороги. Большая её часть проходила в стороне от ранее освоенных сельскохозяйственных угодий и не всегда совпадала с магистральными направлениями гужевых дорог того времени. Это способствовало как появлению новых пристанционных поселков, так и дачных поселков в окружении лесов и вдали от основных массивов сельскохозяйственных угодий. Эксплуатация железной дороги способствовала перераспределению грузов с ранее безальтернативных гужевых дорог и морских путей.

Один из крупных по своему хозяйственному значению и численности постоянного населения старинный город, столица Шамахинской губернии, город Шамаха постепенно утратил своё значение, так как железная дорога прошла на расстоянии свыше 80 километров от города.

Появление и рост «массовых советских дач» в 1970-1980 гг. было ограничено доступностью пригородным железнодорожным и автобусным транспортом.

Рост людности поселка Сабунчу предопределяется непосредственным примыканием его территории к Баку. Транспортный фактор определил быстрый рост границ Баку в XX веке и фактическое (но не юридическое) присоединение к столице прилегающих городов и поселков [4].

Последние 25-30 лет начался период резкого роста автомобилизации населения Бакинского столичного региона. Это способствовало появлению коттеджных поселков, новых дачных кооперативов в местах с ранее относительно плохой транспортной доступностью общественным транспортом. Автомобильные дороги стали новыми коридорами – осями развития. Расположенные вдоль автомобильных дорог с возрастающими транспортными потоками сёла и деревни получили второе дыхание за счёт развития придорожной торговли и предоставления широкого спектра различных услуг.

Тенденция последнего десятилетия – рост спроса и существенное уплотнение застройки вдоль магистральных автомобильных и железных дорог общего пользования, позволяющих достичь других крупных городов Бакинского столичного региона (Бакинской агломерации) с минимальными временными затратами.

Тем не менее, прилегающие к крупным по величине транспортным

потоков автомобильным дорогам территории не являются и не могут являться местами комфортного проживания в силу невозможности полного преодоления шумового и иных форм загрязнения, ухудшающих качество жизни и снижающих рыночную (но не всегда кадастровую) стоимость земельных участков.

По совокупности факторов транспортной доступности можно выделить наиболее дорогие по рыночной стоимости и удобные по уровню транспортной доступности территории, имеющие широкие альтернативы внешних транспортных связей как автомобильным, так и железнодорожным транспортом (например, «стародачная ось поселений от пос. Мардыкан до пос. Бильгя»). Также необходимо отметить эффект слияние сельских и городских пространств в пределах Бакинской агломерации одним из факторов, которого выступает развитие транспортной инфраструктуры [5].

С учетом меняющейся во времени роли транспортного фактора на территории Абшерона в пригородной зоне столичного региона нами были выделены следующие типы поселений:

1. Старые аграрные сельские поселения, возникшие исторически на основе использования земельных, или водных природных ресурсов как средств производства.

Сегодня многие из них оказались разделены проходящими через их улицы автомагистралями, и первая линия домохозяйств по обе стороны автомагистралей постепенно замещается нежилыми (сервисными) зданиями и услугами.

2. Поселения с историческими зданиями, имевшие прежде важную культурно-просветительскую роль, выполнявшие функцию управления крупным сельским и порой промышленным, хозяйством.

Исторические здания в Абшероне в настоящее время либо разрушаются, либо становятся туристическими или курортно-санаторными объектами. Если они расположены в черте сельских поселений, они оказывают на них определенное влияние и могут служить не только «историческим наследием охраняемого типа», но и потенциальным фактором развития, выделяя эти поселения из прочих.

3. Летние дачные поселки конца XIX в., преимущественно в лесной местности и у водоемов, на месте вырубленных «вишневых садов» в бекских усадьбах, изначально вблизи от железных дорог.

4. Дачные поселки советских чиновников 30-х годов XX века, иногда рабочих, на месте прежних дореволюционных дач. При резкой смене владельцев функции поселений остались схожими.

5. Рабочие поселки с многоэтажными (до 5 этажей) домами с централизованными коммуникациями и минимумом социальных объектов обслуживания, появившиеся в годы индустриализации не очень далеко от железных дорог. Такие рабочие поселки обычно имеют неформальные

названия («Азнефт», «Метрострой», «Госстатистика» и т.п.) по названию головного предприятия или организации в Баку.

За прошедшие 50-70 лет поселки стали ядрами городской жизни в составе дачной и сельской местности. Их благоустройство после передачи в ведение муниципальных властей от предприятий является в настоящее время большой проблемой для Бакинского региона.

6. Плотная малоэтажная частная застройка с круглогодичным проживанием, но с плохим благоустройством, с домами на несколько хозяев и очень маленькими земельными участками, частично заместившая после 1945 г. дачную застройку и расположенная на первых линиях железной дороги, вблизи железнодорожных станций.

7. Богатые, часто двух- и трехэтажные виллы, особняки «новых азербайджанцев», появившиеся после 1991 года среди старой дачной застройки, с земельными участками больше 6 соток, расположенные, как правило, в экологически относительно более благоприятных «нишах».

8. Крупные коттеджные поселки с правом круглогодичного проживания и всеми коммунальными сетями на выделенных сравнительно больших участках земли, в основном, на выкупленных заброшенных сельскохозяйственных землях.

В последние 25 лет именно в них из-за резкого роста автомобилизации происходит заметный прирост новой застройки вдоль государственных и региональных автодорог, но не рядом с железными дорогами.

9. Коммерческая многоэтажная застройка или таунхаусы на небольших по площади участках земли (точечная застройка) в плотно и давно застроенных дачных поселениях – часто на границе между двумя поселениями, либо в полосе около железной дороги и автодорог местного значения, в относительно плохих экологических условиях.

ЛИТЕРАТУРА

1. Воронежцев И.С. Структура пригородного расселения по зонам транспортного обслуживания. // Вестник ВГУ. Серия: География. Геоэкология. 2013, №2, с. 65-70
2. Пивовар Г.А., Алексеев А.И. Сельско-городские взаимосвязи на границе Московской агломерации. // Вестник МГУ. Серия 5. География. 2018, №6, с. 100-103
3. Олейник В.Д., Гладкий А.В. Этапы развития и стадии формирования пригородных зон. // Псковский регионологический журнал. №1(25)/2016, с. 31-44
4. Тархов С.А. Транспортная освоенность территории. // Вестник МГУ. Серия География. 2018, №2, с. 3-9
5. Нагиев С.К. Регулирование демографических процессов города Баку. Международная научная конференция посвященная 100-летию акад. Г. Алиева. Баку, 2007, с. 108-110.
6. Нагиев С.К. Демографический потенциал Азербайджана и города Баку. Киевский Национальный университет им. Т. Шевченко «Экономическая и социальная география» выпуск 58, Киев, 2008 С.344-349.
7. Эфендиев В.А., Нагиев С.К. Влияния демографических процессов на развитие Бакинской Агломерации. Известия БГУ. Баку 2012, №3.

8. Afandiyev V.A., Nagiyev S.K. Economic and geographical development problems of Baku agglomeration, Analele asociatiei profesionale a Geografilor din Romania. Anul 2012 p.59

BÖYÜK BAKININ ƏHALİSİNİN MƏSKUNLAŞMASINA NƏQLİYYATIN TƏSİRİ

S.NAĞIYEV

XÜLASƏ

Məqalə nəqliyyatın dəyişən rolundan asılı olaraq Bakı şəhərətrafi bölgəsinin qəsəbə zonasında yaşayış məntəqələrində dəyişikliklərin öyrənilməsinə həsr edilmişdir. Xüsusilə son illərdə nəqliyyat amilindəki dəyişikliklərə cavab olaraq fərqli yaşayış məntəqələri müəyyən edilir.

Açar sözlər: məskunlaşma, şəhərətrafi sahə, nəqliyyat.

TRANSPORT FACTOR OF THE SETTLEMENT CHANGE IN THE SUBURBAN ZONE OF THE BAKU CAPITAL REGION

S.NAGHIYEV

SUMMARY

The Article dedicated to the study of changes in the settlement network of the suburban zone of the Baku capital Region depending on the varying role of the transport Factor. Different Types of Settlements are identified as responding to the change of the transport Factor especially in the last years.

Key words: settlement, suburban area, transport factor.